14e Année — N° 683. — Le Numéro : 50 centimes. — 21 Octobre 1911 — Tous les Samedis
Europe : 0 fr. 60. Autres pays : 0 fr. 70.

LA VIE AU GRAND AIR

LES CHAMPIONNATS D'ÉCOSSE

Voir la double page.

J.-W. Sutherland remporte le championnat de lancement du poids aux concours athlétiques d'Inverness.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

RENEZ GARDE, Madame

us commencez à grossir, et grossir, c'est illir. Prenez donc tous les jours deux agées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille tera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, , R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10f
AITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

BÈGUES

à l'Institut des Bègues, subventionné par l'État (1890)
Longchamp, 142, *à Marseille.* Honoraires après guérison

Tél. 167.36

A. J. WOOLLEY & Co
Equipements et accessoires de Sport

21, Rue de la Pépinière, Paris.

Chemins de fer de l'Ouest

Excursions. — Billets d'aller et retour valables pendant 14 jours délivrés à l'occasion de certaines fêtes.
De Paris à Londres et vice versa : 1re classe : fr. 05; 2e classe : 37 fr. 80 : 3e classe : fr. 50.
Pour plus de renseignements, demander le lletin spécial du Service de Paris à Londres.

LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS

DE LA

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE & Cie

COLLECTION ILLUSTRÉE
"IDEAL BIBLIOTHÈQUE"
A **0.95**

La Ruse
par PAUL ADAM

Popote
par HENRI DUVERNOIS

Le Journal de Marguerite Plantin
par JEAN BERTHEROY

Nouveaux Contes étranges
par EDGAR POE

L'Aviateur
par VALENTIN MANDELSTAMM

Le Briseur de fers
par GEORGES D'ESPARBÈS

ROMANS
A
3.50

L'Aile
par JEAN RICHEPIN, de l'Académie française

Mon Filleul
par HENRI LAVEDAN, de l'Académie française

Une Ame de Vingt Ans
par DANIEL LESUEUR

La Chanson du Carillon
par CAMILLE LEMONNIER

L'Eventail de crêpe
par EDMOND JALOUX

Le Lynx
par ANDRÉ COUVREUR
et MICHEL CORDAY

En Vente chez tous les Libraires et dans toutes les Gares

donne aux objets un brillant comparable à celui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau en une ou deux couches, résiste aux intempéries et à tous lavages. En vente chez tous les Marchands de couleurs — *Exiger la marque*

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque*
BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté du Buste. Epilation. Obésité. — *Renseignements gratis*

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION
"breveté" évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONTFEUIL-PARIS

L'ÉGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

on y voyage CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

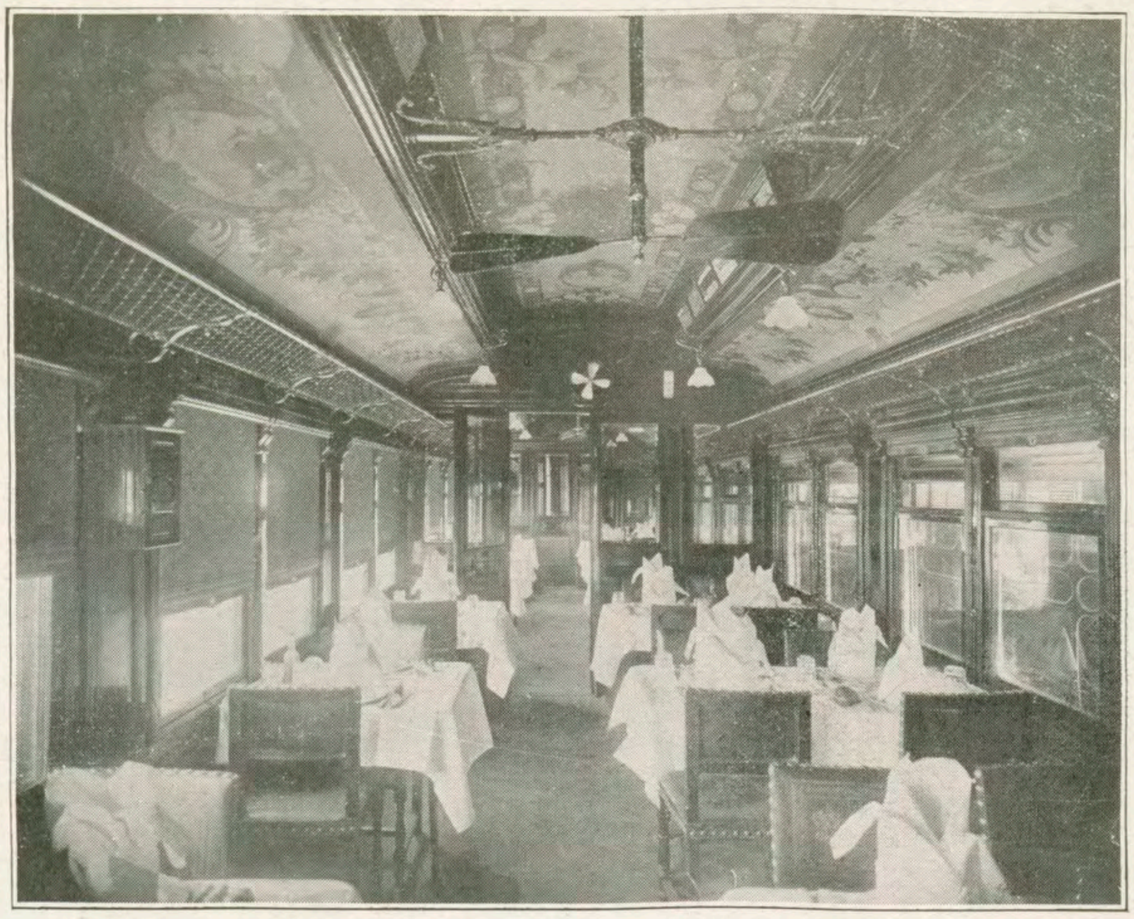
PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE
(4 h. 1/2)
1re classe : 24 fr. 60
WAGON-RESTAURANT

ALEXANDRIE au CAIRE
(3 heures)
1re classe : 22 fr. 65
WAGON-RESTAURANT

LE CAIRE - LOUXOR
OU VICE-VERSA
(13 h. 1/2)
par les TRAINS DE LUXE
ou les EXPRESS DE JOUR
avec WAGON-RESTAURANT
1re classe : 53 fr. 25
Supplément de Wagons-Lits dans le Train de Luxe . . . . 25 fr. 90



LOUXOR - ASSOUAN
OU VICE-VERSA
(6 h. 1/2)
1re classe : 23 francs
WAGON-RESTAURANT

Pour tous renseignements demander au SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EGYPTIEN, au CAIRE, la brochure illustrée "L'HIVER en EGYPTE", *envoyée GRATUITEMENT*

Se procurer le Nouveau Guide Illustré :
" COMMENT VISITER L'EGYPTE "
en vente à la Librairie HACHETTE,
79, boulevard Saint-Germain, Paris.
PRIX : 3 francs.

TRAINS A COULOIR * WAGONS-LITS ET RESTAURANTS

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº, October 21 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

21 Octobre 1911 — Nº 683
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

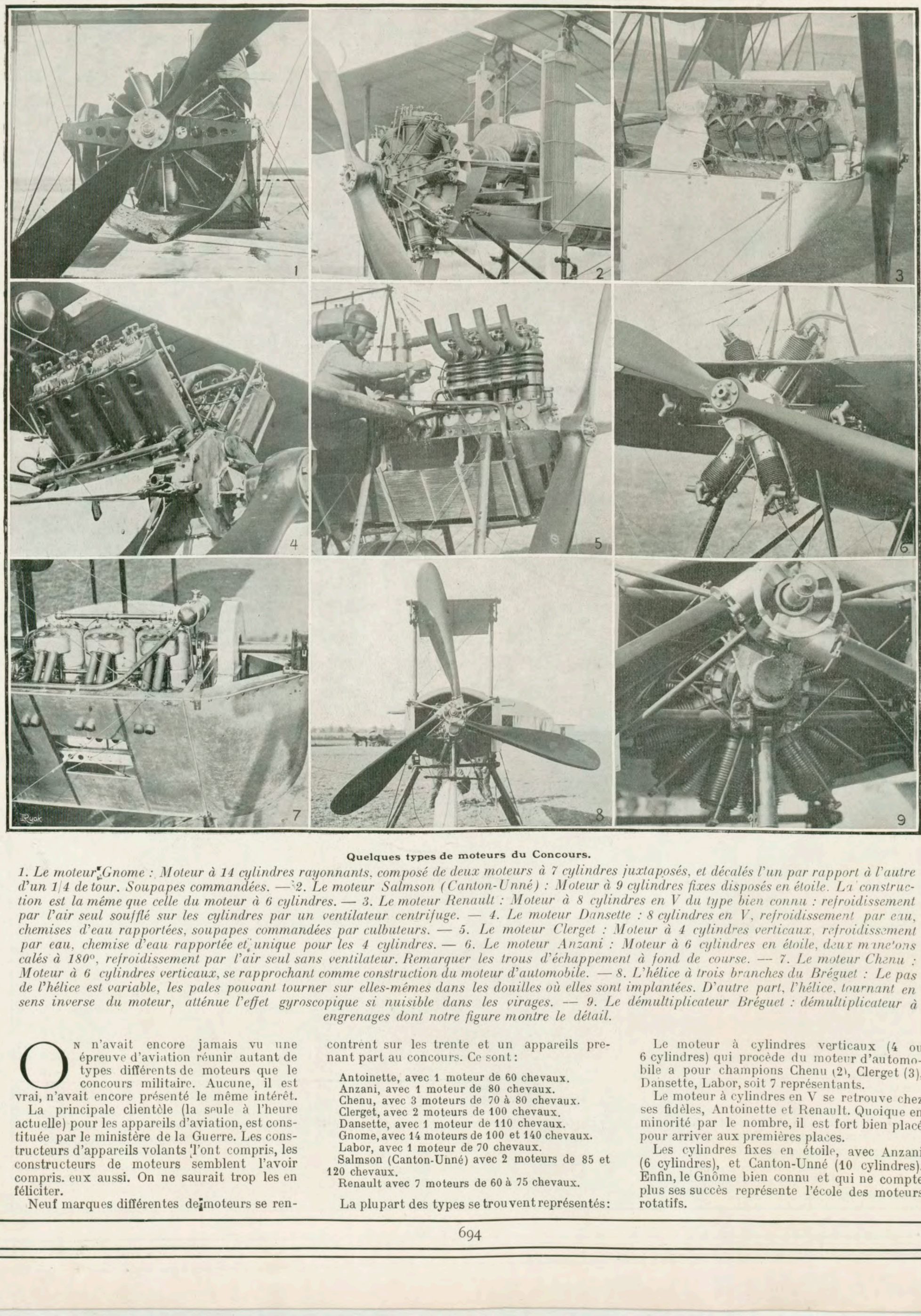
PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

LA CHUTE DE LEVEL A REIMS (1)

Le concours d'aviation militaire de Reims a déjà été attristé par plusieurs accidents. Après la chute d'André Beaumont, deux personnes ont été tuées, alors qu'elles n'étaient pas dans un appareil, ce sont : le soldat Potin qui reçut dans le ventre un poteau métallique projeté par le heurt d'un monoplan, et le mécanicien Germain Gardes, haché, peut-on dire, en mettant une hélice en marche. Le 12 octobre, le pauvre René Level, recordman du monde des deux heures et des trois heures, avec un passager, était victime d'un terrible accident alors qu'il rentrait à l'aérodrome en biplan pour tenter la première éliminatoire. Il expirait le 14 dans des douleurs atroces.

(1) Voir page 697.

Les Moteurs des Aéroplanes du Concours Militaire



Quelques types de moteurs du Concours.

1. Le moteur Gnome : Moteur à 14 cylindres rayonnants, composé de deux moteurs à 7 cylindres juxtaposés, et décalés l'un par rapport à l'autre d'un 1/4 de tour. Soupapes commandées. — 2. Le moteur Salmson (Canton-Unné) : Moteur à 9 cylindres fixes disposés en étoile. La construction est la même que celle du moteur à 6 cylindres. — 3. Le moteur Renault : Moteur à 8 cylindres en V du type bien connu : refroidissement par l'air seul soufflé sur les cylindres par un ventilateur centrifuge. — 4. Le moteur Dansette : 8 cylindres en V, refroidissement par eau, chemises d'eau rapportées, soupapes commandées par culbuteurs. — 5. Le moteur Clerget : Moteur à 4 cylindres verticaux, refroidissement par eau, chemise d'eau rapportée et unique pour les 4 cylindres. — 6. Le moteur Anzani : Moteur à 6 cylindres en étoile, deux manetons calés à 180°, refroidissement par l'air seul sans ventilateur. Remarquer les trous d'échappement à fond de course. — 7. Le moteur Chenu : Moteur à 6 cylindres verticaux, se rapprochant comme construction du moteur d'automobile. — 8. L'hélice à trois branches du Bréguet : Le pas de l'hélice est variable, les pales pouvant tourner sur elles-mêmes dans les douilles où elles sont implantées. D'autre part, l'hélice, tournant en sens inverse du moteur, atténue l'effet gyroscopique si nuisible dans les virages. — 9. Le démultiplicateur Bréguet : démultiplicateur à engrenages dont notre figure montre le détail.

On n'avait encore jamais vu une épreuve d'aviation réunir autant de types différents de moteurs que le concours militaire. Aucune, il est vrai, n'avait encore présenté le même intérêt.

La principale clientèle (la seule à l'heure actuelle) pour les appareils d'aviation, est constituée par le ministère de la Guerre. Les constructeurs d'appareils volants l'ont compris, les constructeurs de moteurs semblent l'avoir compris. eux aussi. On ne saurait trop les en féliciter.

Neuf marques différentes de moteurs se rencontrent sur les trente et un appareils prenant part au concours. Ce sont :

Antoinette, avec 1 moteur de 60 chevaux.
Anzani, avec 1 moteur de 80 chevaux.
Chenu, avec 3 moteurs de 70 à 80 chevaux.
Clerget, avec 2 moteurs de 100 chevaux.
Dansette, avec 1 moteur de 110 chevaux.
Gnome, avec 14 moteurs de 100 et 140 chevaux.
Labor, avec 1 moteur de 70 chevaux.
Salmson (Canton-Unné) avec 2 moteurs de 85 et 120 chevaux.
Renault avec 7 moteurs de 60 à 75 chevaux.

La plupart des types se trouvent représentés :

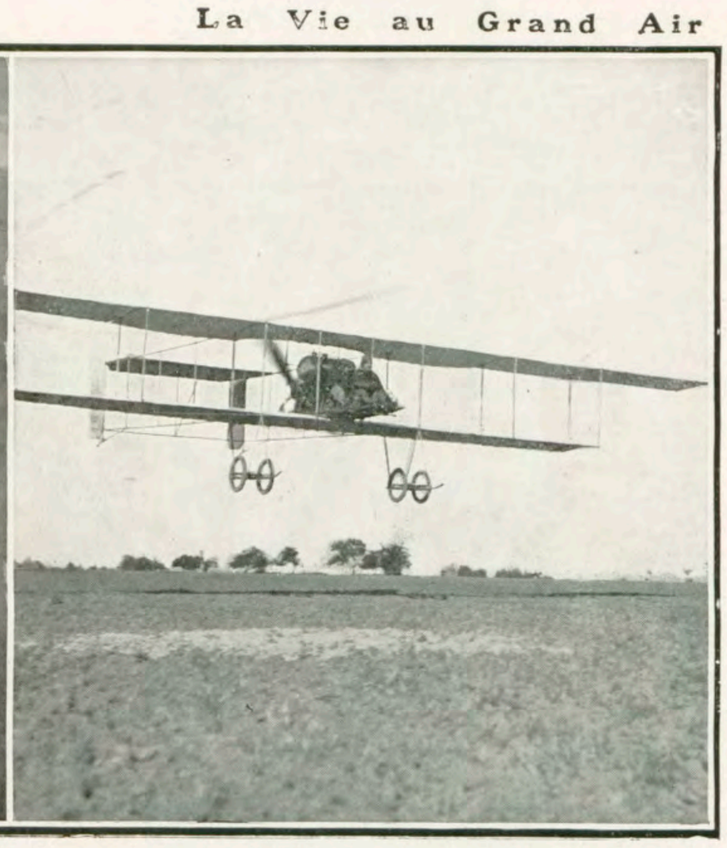
Le moteur à cylindres verticaux (4 ou 6 cylindres) qui procède du moteur d'automobile a pour champions Chenu (2), Clerget (3), Dansette, Labor, soit 7 représentants.

Le moteur à cylindres en V se retrouve chez ses fidèles, Antoinette et Renault. Quoique en minorité par le nombre, il est fort bien placé pour arriver aux premières places.

Les cylindres fixes en étoile, avec Anzani (6 cylindres), et Canton-Unné (10 cylindres). Enfin, le Gnôme bien connu et qui ne compte plus ses succès représente l'école des moteurs rotatifs.

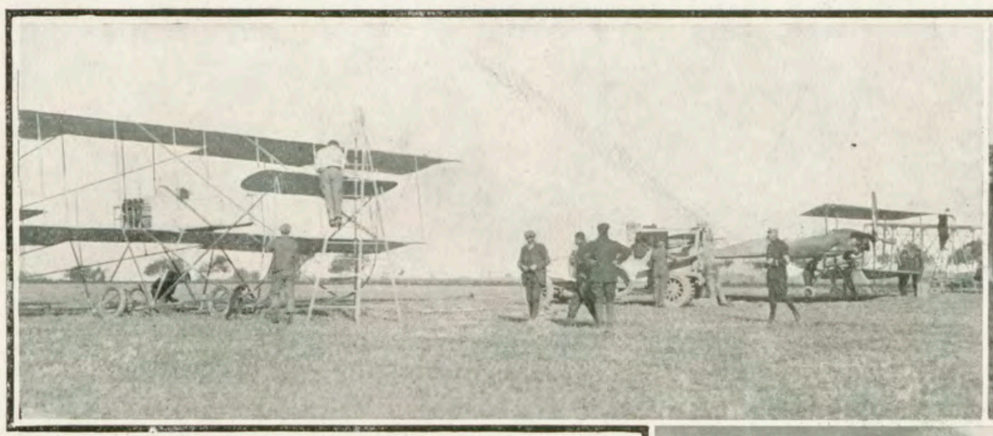
L'aérodrome militaire de Reims.

Cette photographie, prise en aéroplane, montre le panorama de l'aérodrome militaire de Reims où se dispute en ce moment le concours d'aviation.



L'atterrissage en terre labourée.

Fischer se prépare à atterrir. (Détails techniques : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière).



Le démontage au champ de chaume.

Après atterrissage de Renaux, sur Farman et de Moineau, sur Bréguet, on procède au démontage des appareils qui vont être ramenés à Reims.

Tous ces moteurs sont connus de nos lecteurs : ils ont figuré au Salon de l'Aéronautique de 1910, et nous les avons décrits à cette époque.

Les photographies que nous en publions aujourd'hui, rappelleront leur silhouette déjà connue.

La puissance des moteurs. Il est assez remarquable de constater que la puissance de tous ces moteurs varie dans de très larges limites : de 60 chevaux (Antoinette) à 140 chevaux (Gnome). C'est là une preuve bien nette de ce fait que les constructeurs d'aéroplanes cherchent encore la solution la meilleure pour les « poids lourds » militaires. Le contraire eût été étonnant.

Il est intéressant de se demander à quel moment, pendant les diverses épreuves du concours, on demandera aux moteurs leur puissance maxima.

C'est évidemment pendant l'épreuve de hauteur, où les appareils devront monter de 0 à 500 mètres en moins de 15 minutes, soit 900 secondes.

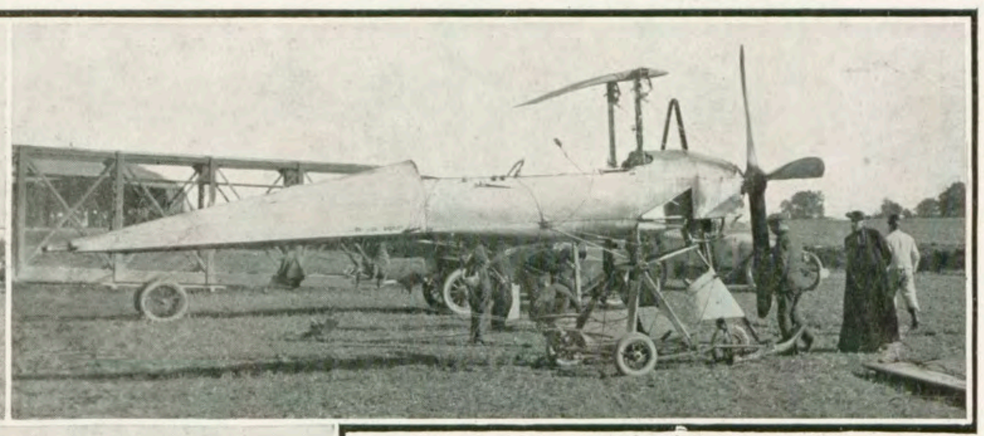
La vitesse d'ascension sera donc au minimum de $\frac{500}{900}$ = 0 m. 60 par seconde environ.

Pour l'Antoinette, par exemple, qui pèse, avec son pilote et ses passagers, environ 1.150 kilogrammes, la puissance employée uniquement pour l'ascension, atteindra 690 kilogrammètres par seconde, soit environ 9 chevaux, sans compter, bien entendu. la puissance nécessaire à la sustentation.

Les moteurs (surtout les moteurs de faible puissance) devront donc travailler à pleine charge pendant l'épreuve de hauteur. Ils sont capables de le faire, sans doute, car le moteur d'aéroplane semble être en sérieux progrès.

Renaux se fait peser.

Eugène Renaux et son mécanicien avant la 3e épreuve. (Dét. tech. : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière).



L'appareil de Moineau à Montcornet.

Moineau qui a passé trois épreuves fait replier son appareil pour le rentrer à Reims suivant le règlement. (Détail technique : biplan Bréguet, hélice intégrale Chauvière.)

Les décollages. Mais les épreuves d'atterrissage et de départ en terrain varié vont elles aussi, faire travailler fortement les moteurs, et l'envol d'un appareil roulant dans un champ de luzerne ou dans les terres labourées exige un excédent de puissance disponible assez considérable.

Ajoutons à cela que le poids des appareils est tel qu'ils méritent le nom de poids lourds. Plusieurs d'entre eux dépassent la tonne.

Une autre considération intervient, qui fait encore pencher la balance du côté des grandes puissances.

On sait, qu'un moteur qui fonctionnera très bien et très régulièrement aux trois quarts de sa charge normale par exemple, sera exposé à des avaries si on le fait fonctionner longtemps à pleine charge.

Le moteur d'automobile en est un exemple frappant : il ne travaille que bien rarement à pleine charge, au moins tant qu'il s'agit de voitures autres que les voitures de course. Aussi, la durée d'un moteur de voiture est-elle fort longue, tandis que les moteurs d'aviation ont eu jusqu'alors la réputation (souvent méritée, malheureusement) de durer ce que durent les roses...

Les moteurs puissants du concours militaire n'auront que rarement à donner toute leur mesure. Il en résultera pour eux une plus grande longévité, et pour les appareils dont ils seront l'âme, une sécurité plus grande.

HENRI PETIT.

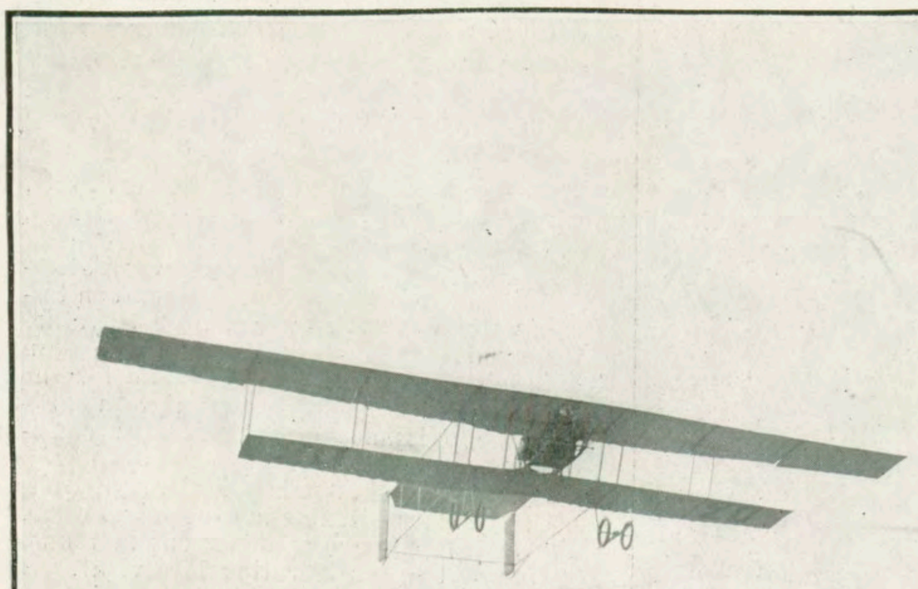
LE SUCCÈS DES BIPLANS

Barra part pour la quatrième épreuve.

Frank Barra fut le premier à passer les quatre premières épreuves. Les monoplans à part celui de Weymann n'ont pas été très heureux.
(Détails techniques : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)

Eugène Renaux en vol.

Comme son camarade Frank Barra, Eugène Renaux a réussi lui aussi les quatre premières épreuves dans des conditions très brillantes.
(Détails techniques : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)



La rentrée d'Henry Farman.

Henry Farman, qui n'avait pas paru en public depuis longtemps, pilote son grand biplan dans le concours militaire.
(Détails techniques : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)

Le triplan Paulhan.

Plaqué dans un atterrissage, l'avant du triplan Paulhan s'enfonça dans le sol, n'occasionnant heureusement que des dégâts matériels. Le vainqueur de Londres-Manchester ne reçut que de très légères contusions.

L'ACCIDENT DE LEVEL

L'appareil après l'accident.

René Level, qui avait été arrêté par la rupture d'un tuyau d'essence, au cours de la première éliminatoire du concours militaire, avait réparé et revenait seul au terrain de départ, à l'aérodrome de Reims.

On transporte le blessé.

Par suite d'une panne de moteur, le biplan tangua, piqua et vint se heurter dans les poteaux télégraphiques. Il fut projeté sur le sol où il s'écrasa. En médaillon, le pilote Level.

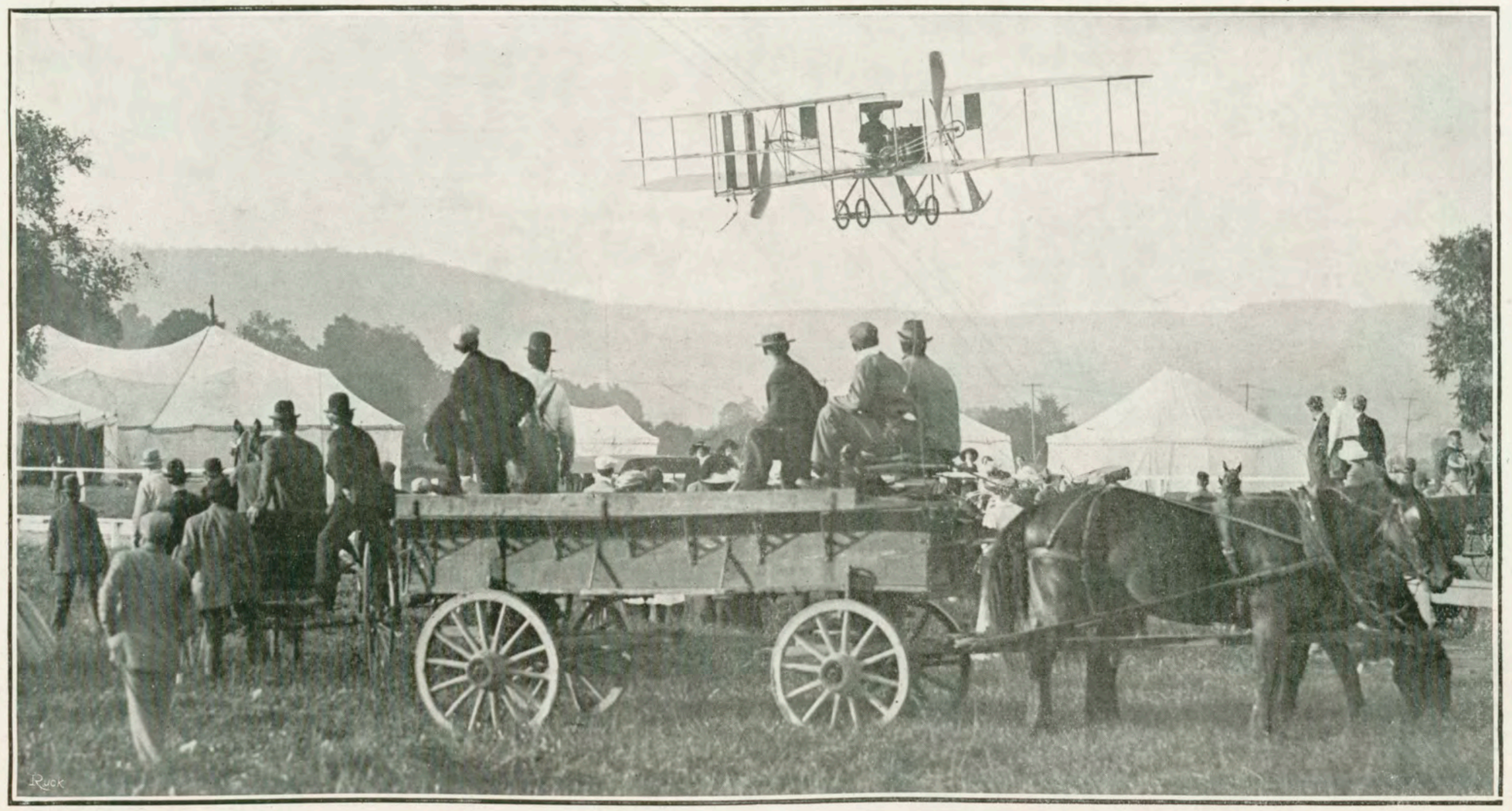
Level est placé dans la voiture d'ambulance.

Les fils télégraphiques étaient arrachés sur une longueur de 200 mètres, l'appareil avait enfoui sa victime sous le monceau de débris. Il fut très difficile de retirer le pauvre garçon de son atroce position.

On emmène la victime à l'hôpital.

Level perdait le sang par la bouche et les oreilles, il avait une fracture du crâne et une double fracture de la colonne vertébrale. Son camarade Védrines lui porta les premiers soins.

L'AVIATEUR RODGERS CONTINUE



Le départ de Binghampton.

L'aviateur Rodgers, dont nous avons narré, la semaine dernière, l'infortune dans ses deux premiers essais pour le prix de 250.000 francs alloué à la traversée de l'Amérique, continue son voyage.

L'AVIATEUR Calbriath Rodgers est un homme persévérant. Nous ne saurions trop le louer de cette qualité. Il ne la regrettera pas non plus, puisque, s'il continue, elle lui permettra de s'attribuer le prix de 250.000 francs, alloué par M. Rodolph Hearst, à l'aviateur qui réussira la traversée de l'Amérique. Au début, Rodgers eut pannes sur pannes, il brisa son appareil à diverses reprises. Courageusement, il répara chaque fois et continua son vol. C'est ainsi que le 11 octobre, il arrivait à Thomson, ayant ainsi déjà couvert 2.132 kilomètres, presque la moitié du parcours, qui en comporte 5.000. Le record d'Atwood, qui avait réussi un vol de 2.035 kilomètres, de Saint-Louis à New-York, était donc battu. Souhaitons à l'énergique pilote de mener à bien sa tentative.

Il a l'avantage de ne pas être gêné par la concurrence des pilotes français. Il est certain qu'un prix de 250.000 francs est tentant; mais il est si difficile pour un aviateur de se faire payer en Amérique, qu'aucun des nôtres n'a osé faire un voyage aussi long, essayer une randonnée aussi coûteuse. Chaque fois que l'un d'eux demandait des renseignements et des garanties, il ne recevait aucune lettre, ou, s'il insistait, une réponse lui parvenait manquant de la plus minime précision.

Dans ces conditions, le mieux était de s'abstenir: les promesses vaines ne suffisent pas aux champions de l'air. Ils ont déjà trop à lutter en Europe pour obtenir d'être payés. Pourquoi passer les mers ? J. M.

Rodgers casse du bois.

Calbriath Rodgers en atterrissant sur un champ trop étroit, à Elmire, vient endommager son appareil en heurtant des arbres. Depuis le départ, il a déjà brisé à plusieurs reprises, mais chaque fois il a réparé et a continué son voyage avec une opiniâtreté digne d'un meilleur sort.

LA TRAVERSÉE DE L'AMÉRIQUE

Rodgers répare lui-même.

1. L'appareil après l'accident a été emmené au milieu du champ et Rodgers va procéder lui-même aux réparations. — 2. Rodgers, aviateur hardi et excellent mécanicien, ajuste les commandes de son biplan. — 3. Sur le quai de la gare de Middletown, Rodgers répare l'aileron blessé et, son travail terminé, repartira vers le but de son voyage.

La Vie au Grand Air

LES CONCOURS NATIONAUX D'ATHLÉTISME EN ÉCOSSE

Le lancement du caber.

Les concours nationaux d'athlétisme en Ecosse viennent de se disputer à Inverness. Tous les athlètes du pays, même les vieillards, comme celui que représente notre cliché, y prirent part. Celui-ci lance le caber, longue poutre dont le jet nécessite un effort considérable.

Le lancement du poids.

Une barre de bois fixée dans la terre sert de limite au champ réservé aux athlètes. Pour ne pas perdre de terrain, ils placent leurs pied juste contre cette petite barrière et se calent ainsi. Les Ecossais, très musclés, excellent dans les concours athlétique.

Le lancement du disque.

Les concours d'Inverness constituent une solennité sportive de l'autre côté de la Manche. Ils sont chaque année disputés par toute l'élite de l'Ecosse et de nombreux sportsmen viennent y assister dans l'espoir d'y rencontrer de futurs champions, auxquels ils pourraient faire suivre un entrainement qu'ils ignorent et dont il serait d'eux des athlètes redoutables.

Le lancement du marteau.

Finnie projette le marteau de 7 kil. 257. Il prend son élan, fait tournoyer l'instrument autour de sa tête. La monture flexible oscille entre ses mains vigoureuses. Finnie réussit un jet de plus de 40 mètres. Le record appartient à Flanagan avec 52 m. 13.

LES ÉQUIPES QUI VIENNENT (1)

IV

Nous continuons notre série d'études en entretenant nos lecteurs d'une équipe de l'ouest de la France, l'Union Sportive du Mans. Sans prétendre encore rivaliser avec les tout premiers, les Manceaux ont fourni d'excellentes parties qui permettent de fonder sur eux les plus grandes espérances.

L'Union Sportive du Mans est déjà un vieux club, et si depuis de longues années on y pratique tous les sports, on y a joué au rugby depuis toujours. Mais alors, pourquoi les Manceaux ne se sont pas élevés à la hauteur de leurs voisins les Nantais et pourquoi ont-ils été sensiblement inférieurs pendant longtemps aux équipiers parisiens ? Pour une bonne raison, pour celle qui me faisait louer la semaine dernière les Compiègnois ; parce que les moyens d'entraînement ne sont pas à leur portée.

On a toujours, il est vrai, la ressource de former deux équipes et de les faire jouer l'une contre l'autre, mais croyez bien que dans ces sortes de rencontres, le cœur n'y est pas, l'équipe A peut battre B et réciproquement, sans qu'aucun des joueurs en soit aucunement incommodé. Or, en sport si, comme partout, l'orgueil est un vilain défaut, une pointe d'amour propre est toujours nécessaire. Cela dit pour excuser nos braves camarades Manceaux de ne pas s'être encore classés dans la finale du Championnat de France.

Ne vous y fiez pas d'ailleurs, depuis deux ans l'Union Sportive du Mans revient diablement vite et le jour n'est peut-être pas si loin que l'on pense où les Sarthois viendront triompher sur beaucoup de terrains parisiens.

La saison dernière. L'Union Sportive du Mans à fourni en 1910 une saison très dure et qui, somme toute, fut excellente. Après un début difficile et une rencontre avec Nantes, rencontre qui ne fut pas très heureuse pour eux, les Manceaux se mirent courageusement au travail et rencontrèrent successivement l'Union Sportive de Tours, le Sporting Club de Vaugirard, le Cercle Amical, l'Association Sportive de la Seine, le Sporting Club d'Alençon, le Stade Rennais Université Club. Elle sucombe devant le Sporting Club Universitaire de France et se fait battre à Paris par 16 à rien par une équipe mixte du même Sporting allié au Racing Club de France. Entre temps, elle remporte sans mal le championnat régional de Beauce et Maine en triomphant deux fois du Vélo Sport Chartrain. Pour le championnat de France, elle ne fut pas malheureusement en possession de tous ses moyens, handicapée par le voyage, plusieurs équipiers premiers légèrement blessés, elle succombait à Poitiers devant le Stade Poitevin par 16 points à 3.

Notes sur les joueurs. Les avants :

Deforges Gustave. — Excellent talonneur fera certainement avec le temps un très bon joueur.

Loiseau. — Très jeune joueur, malheureusement assez fantaisiste, ce qui ne lui réussit pas toujours.

Chesnel. — Type de l'avant consciencieux, suit sa balle et joue constamment pour l'équipe. Signe particulier : ne se fait pas remarquer par des prouesses pour la galerie.

Rischmann. — Avant qui s'harmonise très bien avec Chesnel, pousse bien, suit la balle comme son co-équipier, très méritant.

Saunion. — Un vieux joueur parisien venu à remplacer les meilleurs ; comme capitaine s'est toujours montré à la hauteur de sa tâche, sait emmener son équipe.

Poggi. — Joueur encore jeune, mais qui possède d'excellentes qualités, dont l'adresse et un brio remarquable pour les coups de pied.

Les trois quarts :

Julien. — Trois quart aile très vite, très perçant, sait éviter l'homme, est dans la défense un peu faiblard.

Filleul. — Trois quart parfait, se fait surtout remarquer dans la défense, ne se laisse pas tromper et plaque très sec.

Desmiéres. — Trois quart aile excellent dans la défense, n'est pas très adroit à rattraper le ballon.

Mallet. — Très bon arrière, ne s'affole jamais, arrête très dur, possède de très bons coups de pied qui trouvent la touche.

Louberdse. — Equipier de mérite, toujours à l'ouvrage, talonne.

Roujx. — Avant très adroit, n'est malheureusement pas très consciencieux, joue quand cela lui plaît et par saccades.

Legeay. — Joueur excellent. Le pilier de la ligne. Est certainement le meilleur des avants, se dépense beaucoup pour l'équipe et réussit de fort jolies choses.

Le demi :

Jacquesson. — Joueur adroit, réussit à faire oublier son manque de poids par son activité.

Les cinq huitièmes.

Mercé. — Le capitaine de l'équipe. Avec un peu plus de puissance physique pourrait prétendre vendre au Mans des automobiles, puissant et courageux, n'est malheureusement pas toujours entraîné.

L'équipe de l'Union Sportive du Mans.

De gauche à droite : debout, Julien, Mallet, Louberdse, Pilleul, Saunion, Poggi, Legeay, Roujx, Desmières, Hubert; assis : Jacquesson, Mercé, Chesnel, Rischmann, Loiseau, Deforges.

La saison prochaine. Les actifs dirigeants de l'Union Sportive ont élaboré pour la saison prochaine un calendrier qui ne laisse pas d'être des plus chargés et des plus intéressants.

Quelques rencontres restent encore à décider, pour l'instant, il est certain que les Manceaux rencontreront les clubs de la région, c'est-à-dire, le Stade Rennais Université Club, courageuse société qui depuis quelques années a fait de grands progrès et qui rencontrant nos héros l'an dernier, fit avec eux une partie très remarquable, le Sporting Club d'Alençon, l'Union Sportive de Tours qui domine tous les teams de l'Orléanais et de la Touraine et le Velo Sport Chartrain. En outre, comme les années précédentes, les Manceaux recevront la visite de nombreuses équipes parisiennes, Vaugirard, Racing, etc. et se rendront à leur tour dans la capitale.

Jusqu'à présent les Manceaux n'ont pas encore eu l'occasion de se rencontrer avec les Anglais, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire, et il se pourrait fort bien que cette année plusieurs teams insulaires passent la Manche et viennent donner aux fervents du Mans le spectacle d'une jolie partie.

L'équipe actuelle, problablement, sera remaniée, plusieurs joueurs, dont l'arrière Mallet, vont quitter l'Union Sportive et joueront la saison prochaine pour le Cercle Amical ; Saunion, un des meilleurs avants, résidera définitivement à Paris ; néanmoins, pour le Championnat de France, le team qui sera mis sur pied aura une chance de tout premier ordre et fera certainement excellente figure.

L'équipe. L'Union Sportive du Mans est un excellent team, elle n'est pas encore arrivée à jouer les premiers rôles, c'est entendu ; mais elle possède d'excellentes qualités et surtout une grande volonté, qui fait qu'elle arrivera à faire encore mieux que les années précédentes.

Vue d'ensemble, l'équipe est excellente, les joueurs sont consciencieux, ils manquent peut-être d'un peu de science, mais travaillent tous de façon à rendre l'équipe homogène. Il ne faudrait certes pas chercher d'étoiles chez les Manceaux, mais c'est quelque fois et même souvent un bien que ne pas en posséder, car, les trois quarts du temps, on ne songe qu'à faire jouer le phénomène au grand détriment de tous.

Je crois que les joueurs du Mans feraient bien d'abandonner la méthode néo-zélandaise : elle n'a donné jusqu'à présent aux équipes française que des déceptions ; le Stade Français qui, dernier de tous, s'était acharné à l'imposer à ses équipes, vient d'y renoncer définitivement !

Les Gallois qui, il faut bien le reconnaître, sont encore nos maîtres dans l'art du football-rugby, ont fort bien compris qu'il n'y avait rien à tirer de cette fameuse méthode et n'ont jamais voulu ni même cherché à se l'assimiler ; ils avaient d'ailleurs leurs raisons, si l'on se souvient que la seule défaite des terribles coloniaux leur fut infligée par un team gallois.

Les joueurs de l'Union Sportive auraient vraiment tort de ne pas avoir foi en ces fanatiques du ballon ovale.

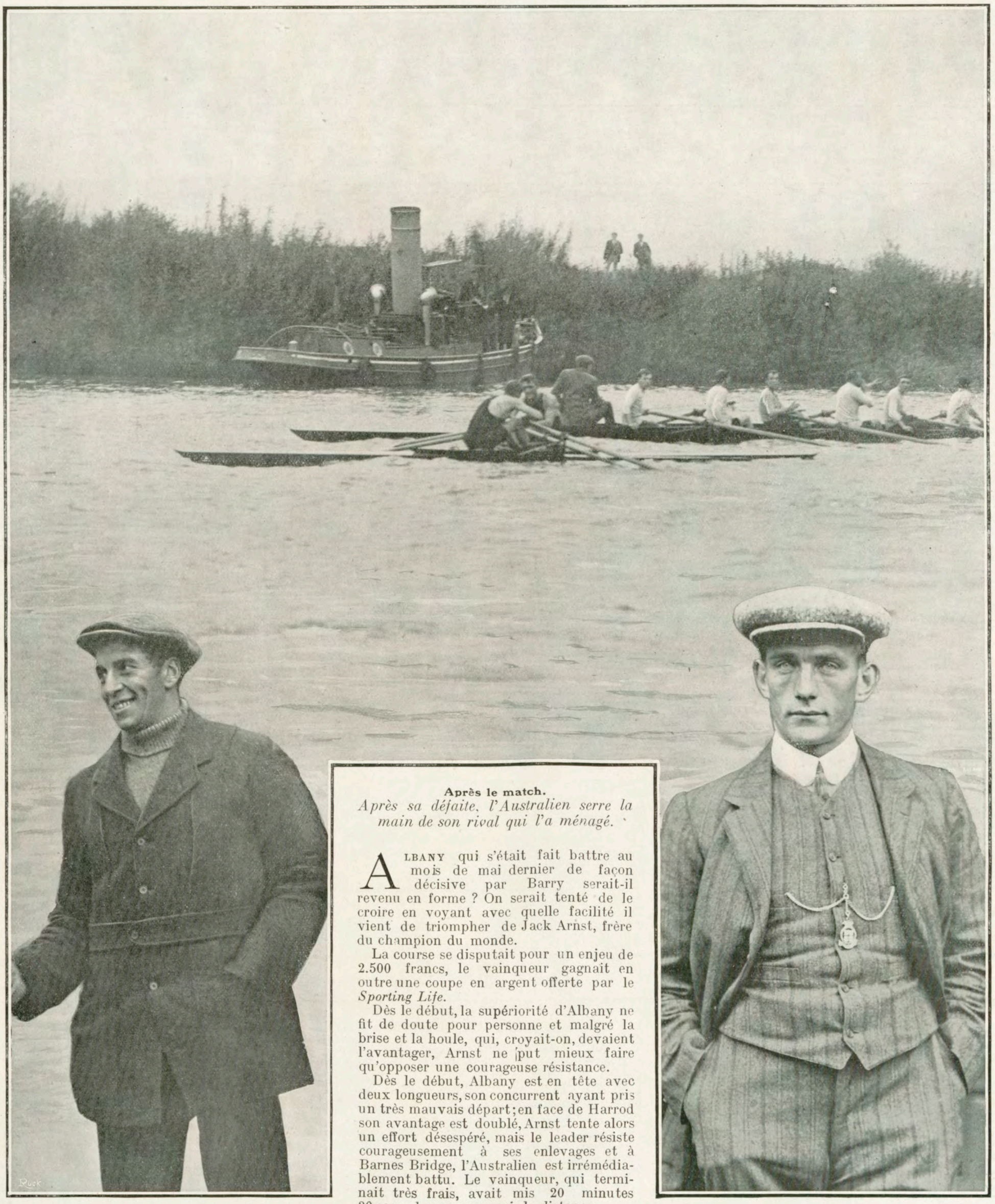
Il faut d'ailleurs, pour appliquer cette méthode une science de jeu et une mobilité que ne possèdent pas les joueurs Manceaux ; qu'ils reviennent à notre vieux rugby classique et, s'ils ont déjà fait de bonnes choses, ils feront mieux encore.

Et cela est tellement vrai que dimanche dernier, ayant repris la forme classique pour matcher l'équipe de réserve du Stade, ils n'ont succombé que par 13 points à 9 devant un team où se trouvaient plusieurs internationaux. Pour un début de saison, voilà qui est vraiment joli.

JEAN AUGER.

(1) Voir les nos 680, 681 et 682.

ALBANY BAT FACILEMENT ARNST



Après le match.
Après sa défaite, l'Australien serre la main de son rival qui l'a ménagé.

ALBANY qui s'était fait battre au mois de mai dernier de façon décisive par Barry serait-il revenu en forme ? On serait tenté de le croire en voyant avec quelle facilité il vient de triompher de Jack Arnst, frère du champion du monde.

La course se disputait pour un enjeu de 2.500 francs, le vainqueur gagnait en outre une coupe en argent offerte par le *Sporting Life*.

Dès le début, la supériorité d'Albany ne fit de doute pour personne et malgré la brise et la houle, qui, croyait-on, devaient l'avantager, Arnst ne put mieux faire qu'opposer une courageuse résistance.

Dès le début, Albany est en tête avec deux longueurs, son concurrent ayant pris un très mauvais départ; en face de Harrod son avantage est doublé, Arnst tente alors un effort désespéré, mais le leader résiste courageusement à ses enlevages et à Barnes Bridge, l'Australien est irrémédiablement battu. Le vainqueur, qui terminait très frais, avait mis 20 minutes 30 secondes pour couvrir la distance.

Après sa victoire, William Albany a lancé un défi à Barry, son vainqueur de mai dernier pour une rencontre sur 1.000 yards et avec un enjeu de 2.500 francs.

J. A.

Le vainqueur.
L'Anglais Albany, qui fut battu par son compatriote Barry, a gagné très facilement sa rencontre avec Arnst et demande une revanche au champion d'Angleterre.

Le vaincu.
L'Australien Jack Arnst, frère du champion du monde, ne possède pas la classe de son aîné, il fut nettement inférieur à son adversaire et succomba par quatre longueurs.

LE CARNET DU SPORTSMAN

La traversée de la Manche est devenue chose courante; Hamel, qui est venu à Hardelot rendre visite à Blériot, va retraverser le Channel.

A Charleville, l'élève pilote Tony Orta tombe et se blesse grièvement.

A Issy-les-Moulineaux, sur son terrain, e Sporting-Club de Vaugirard rencontre le Rugby-Club Compiégnois et triomphe par 14 points à 11.

A Allon'huy, dans les Ardennes, un ingénieux constructeur s'est spécialisé dans la fabrication des aéroplanes-jouets. il fut primé au concours du Parc des Princes.

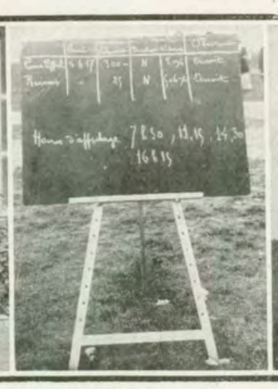


Tableau d'affichage donnant à Reims la vitesse et l'altitude du vent.

A Compiègne, Legagneux et Martinet viennent aux courses en aéroplane

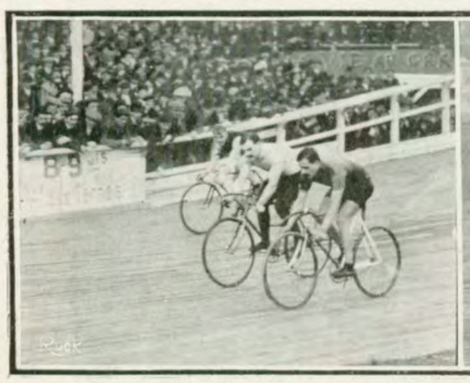
Legagneux et le marquis de Segonzac évoluent au-dessus de l'hippodrome de Compiègne, et jouent 5 francs qu'ils jettent du haut de leur appareil.

Nicod gagne la course dite du Patin d'Or, couvrant 468 kilomètres en 24 heures.

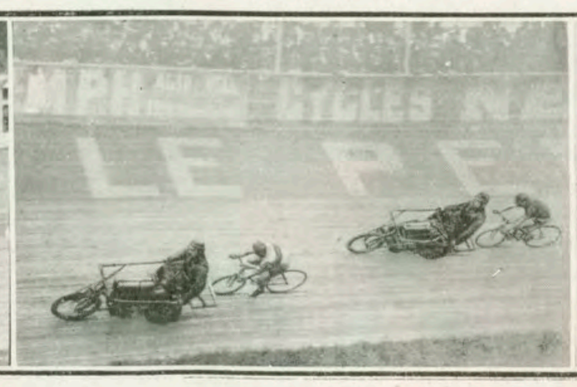
Devant le Raz de Sein, les jeunes pêcheurs s'entraînent à la natation

François Faber, avant d'être coureur cycliste, était débardeur. Quand la course lui laisse des loisirs, il reprend son ancien métier.

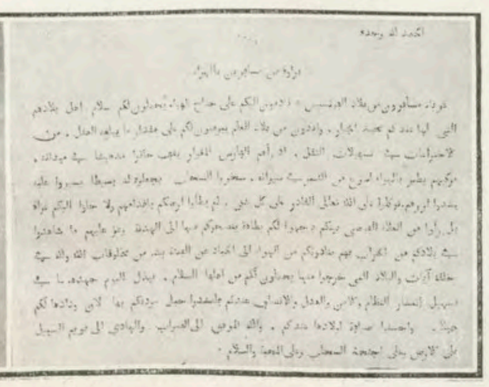
Mlle Driancourt dont les vols au Crotoy et à Issy furent très remarqués.



Ellegaard entasse victoires sur victoires, il vient encore de s'adjuger le Grand Prix de Neuilly, en battant Hourlier.



Le comingman Rudolphe, beau-frère de Lavalade, vient de battre Sérès qu'il rencontrait, dimanche, à Buffalo.



Proclamation en arabe, invitant les tribus à se soumettre, lancée au Maroc, par Brégi du haut des airs.

Principaux Résultats techniques du 10 au 15 Octobre

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 12 OCTOBRE. — Reims. — L'aviateur Level fait une chute mortelle.

— Charleville. — L'élève pilote Orta tombe et se blesse grièvement.

ATHLÉTISME

SAMEDI 14 OCTOBRE. — Boxe. — Wonderland. — Bernstein bat Young Lilley qui abandonne au 5e round.

Ledoux knock out Exall au 1er round.

Audouy knock out P.-O. Roche à la 4e reprise.

— Football rugby. — Colombes. — Le Sporting Club Universitaire de France bat le Racing Club de France par 9 points à 8.

— Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Paris Université Club par 8 à 3.

CYCLISME

DIMANCHE 15 OCTOBRE — Buffalo. — *Coupe Dubonnet* (1.000 mètres amateurs). — 1. Bey; 2. Dumousseau; 3. Doutremepuich.

Grand Prix de Neuilly (1000 mètres). — 1. Ellegaard; 2. Hourlier, à une demi-roue; 3. Dupuy.

Match Sérès-Rudolphe (15 kilomètres derrière motocyclettes). — 1. Rudolphe, en 12 m. 19 s 3/5; 2. Sérès, à 1 tour.

HIPPISME

MARDI 10 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Seine-et-Oise* (20.000 francs, 1.400 mètres) — 1. Montrose II (O'Neill), à M. W.-K. Vanderbilt; 2. Jarretière; 3. Porte Maillot. — P. M. : gag., 13 fr. 50, ; pl., 10 fr. 50. 16 fr. 50; 13 fr. 50

VENDREDI 13 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Le Destrier* (10.000 francs, 2 000 mètres). — 1. Valmy V (Bartholomew), à M. Jean Joubert; 2. Rainoire; 3. Zenith II. — P. M. : gag., 35 fr. 50; pl., 33 fr. 50. 40 fr. 50, 36 francs.

SAMEDI 14 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix Congress* (35.000 francs, 3 100 mètres). — 1. Lucullus III (G. Parfrement), à M. Veil-Picard 2 Petit Duc; 3 Pompadour. — P.M. : gag., 61 fr. 50; pl., 25 fr. 50, 21 fr. 50, 78 francs.

DIMANCHE 15 OCTOBRE. — Longchamp. — *Grand Critérium* (40.000 francs, 1 600 mètres). — 1. Montrose O'Neil), a M. W.-K. Vanderbilt; 2. Romagny; 3. Mongolie. — P. M.: gag., 17 fr. 50; pl., 17 francs, 31 francs.

— *Prix Gladiateur* (30.000 francs, 6 200 mètres). — 1. Basse Pointe (G. Stern), à M. de Saint-Alary; 2. La Française; 3. Laghet. — P. M. : gag, 24 francs; pl.,

LE MONDE ET LES SPORTS

QUEL charmant pays que la France! Tout équipier anglais qui ne sait que faire dans son pays ou se sent des dispositions pour les langues étrangères n'a qu'à venir chez nous pour voir immédiatement tous les clubs de province et de la capitale se disputer sa possession. Il est très bien porté d'avoir dans son team un ou plusieurs joueurs natifs d'Ecosse ou de la verte Erin, néanmoins, les Gallois font prime et les matches les plus acharnés ne sont rien auprès des batailles que se livrent les clubs pour un ancien demi ou trois quart du pays de Galles.

Les vieux, même pliés et cassés par l'âge, ont trouvé un emploi, ils se sont faits entraîneurs! Si après cela nous ne faisons pas de progrès c'est à désespérer de tout.

NOTRE confrère, l'*Auto*, organisera en mars prochain, un Tour de France pour les voitures légères commerciales.

Dans le règlement, nous relevons les principales lignes : distance totale 4.000 kilomètres, à raison de 350 kilomètres par jour à une moyenne de 30 kilomètres, arrêt obligatoire pour le déjeuner.

Nous ne pouvons qu'applaudir à l'initiative de notre confrère, il y a si longtemps que l'on sacrifie l'automobile!

DES deux voitures Barré représentées dans notre avant-dernier numéro, l'une, le n° 26 était montée sur pneumatiques Hutchinson.

ON se souvient que le règlement du dernier Tour de France cycliste donna prise à de nombreuses controverses, dont les incidents Faber et Crupelandt qui ne furent jamais tirés au clair.

Pour éviter le retour de faits semblables, le nouveau règlement pour 1912 a été l'objet de la sollicitude des organisateurs.

Dorénavant, les marques de cycles n'auront droit qu'à cinq coureurs groupés, le rôle des directeurs sportifs est défini de façon très claire; quant aux soigneurs, ils seront cinq par maison. Néanmoins, le règlement est, je crois, un peu sévère.

EN Angleterre, dans les matches de boxe, les arbitres sont très souvent hors du ring; lorsque l'un des deux adversaires tombe, le referee vient tranquillement compter les secondes fatales d'un ton flegmatique.

Mais pour cela, il lui faut d'abord le temps de passer à travers les cordes, après avoir toutefois escaladé un embryon d'escalier.

Et il arrive ainsi que l'arbitre se met réellement au travail alors que le combattant est déjà à terre depuis 4 ou 5 secondes.

Carpentier, s'il n'était pas si discret, pourrait d'ailleurs nous en dire quelque chose.

LE nouvel *Annuaire international de l'Aéronautique*, de nos confrères Paul Sencier et Ch. Bertrand, comprenant l'histoire de l'Aéronautique, la liste des personnalités et des constructeurs s'occupant d'aviation, vient de paraître.

Comprenant de nombreux renseignements, cet ouvrage est appelé à rendre de très grands services à tous ceux qui s'intéressent à l'Aéronautique.

CE QU'IL FAUT LIRE

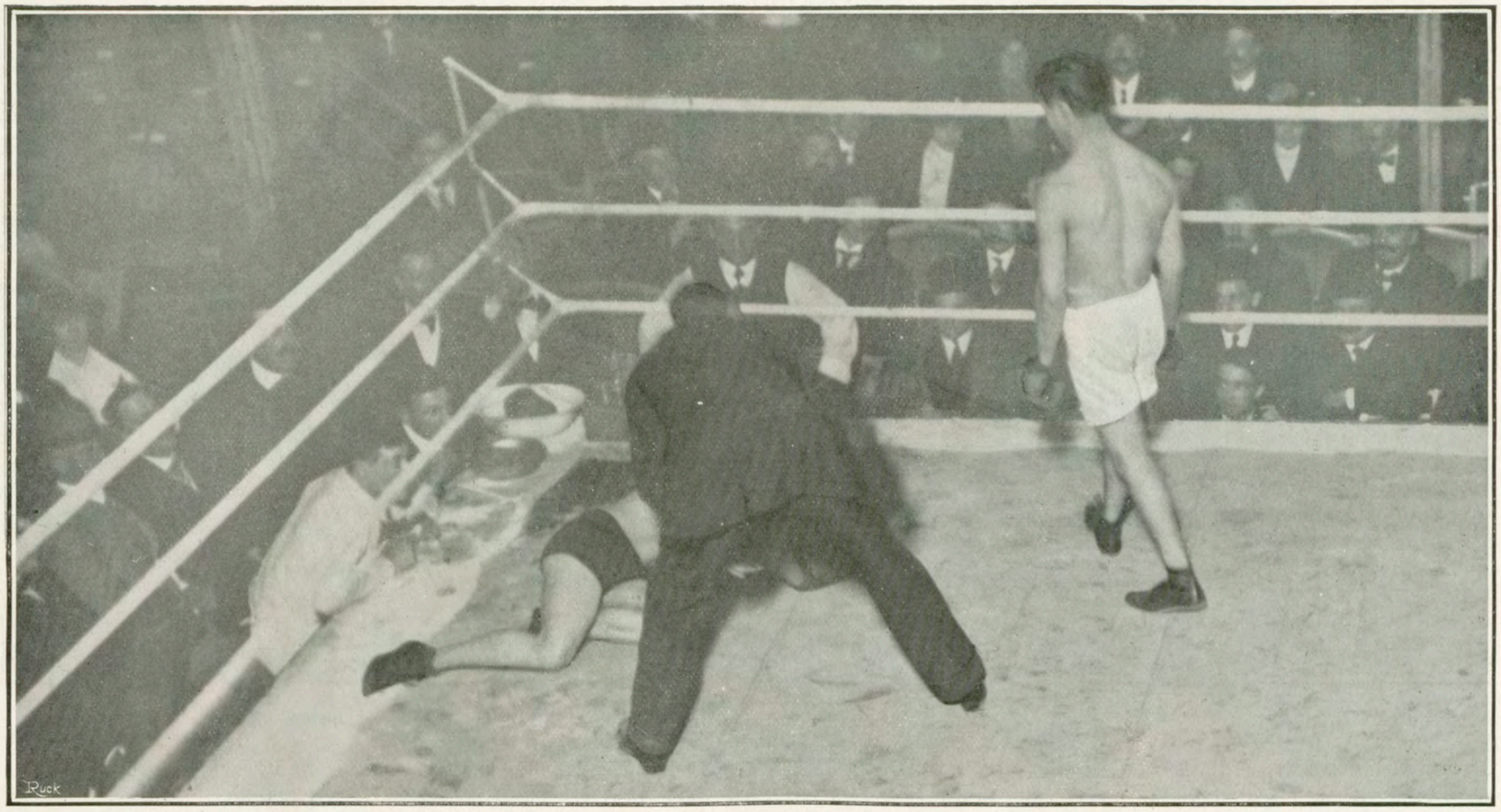
Le Football, par Charles Gondouin (Coll. *Sports-Bibliothèque*) est en vente au prix de 6 fr. à la libr. Pierre Lafitte et Cie.

L'*Aile*, par Jean Richepin de l'Académie française, le volume 3 fr 50. Lib. Pierre Lafitte et Cie.

IXe Concours de la *Vie au Grand Air*

La date du match Carpentier-Young Joseph ayant été avancée, nous ne pourrons accepter les réponses à notre concours que **jusqu'au 22 Octobre à midi.**

LA BOXE AU WONDERLAND



LEDOUX ÉCRASE L'ANGLAIS EXALL AU PREMIER ROUND

Le jeune Ledoux, tenant à venger son camarade Kléber, avait défié l'Anglais Exall. Il le rencontrait samedi au Wonderland et l'envoyait au pays des songes en moins de deux minutes. D'ailleurs, les trois grands matches franco-anglais de la soirée donnèrent tous des victoires françaises.

LE MATCH SPORTING = RACING

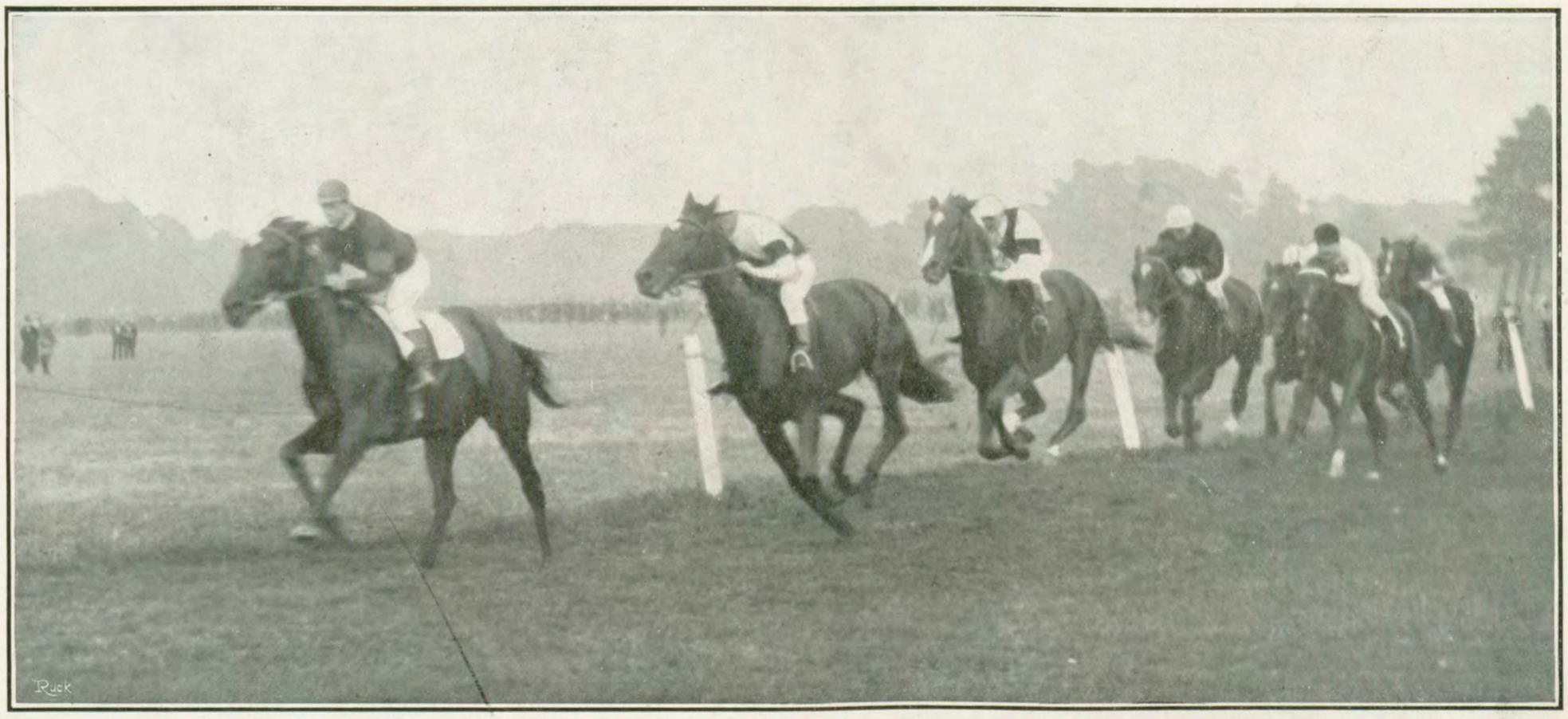
Un saut peu banal.

La partie qui mettait aux prises le Racing Club de France et le Sporting Club Universitaire de France fut très disputée, les prouesses individuelles furent souvent remarquables, comme en témoigne notre cliché.

Le Sporting attaque.

Malgré le départ de deux équipiers, le Sporting joua avec son entrain ordinaire. Moure, comme à l'habitude, se fit remarquer par son courage. La victoire est revenue au Sporting, par 9 points à 8.

LE DIMANCHE DE LONGCHAMP



Mongolie Pétulance Montrose II Quai des Fleurs Shannon Romagny Clarisse Harlowe

Le Grand Critérium (1.600 mètres, 40.000 francs). – Longchamp, 15 octobre.

Mongolie a mené un train très rapide. Au pavillon, Montrose II la rejoignait et la réglait après une courte lutte, l'emportant de deux longueurs. Une bonne lutte s'engagea entre Mongolie et Romagny pour la seconde place. Celui-ci battait Mongolie d'une tête.

La semaine a été marquée par deux événements : la réouverture d'Auteuil et dimanche dernier, la victoire de Basse Pointe dans le Prix Gladiateur.

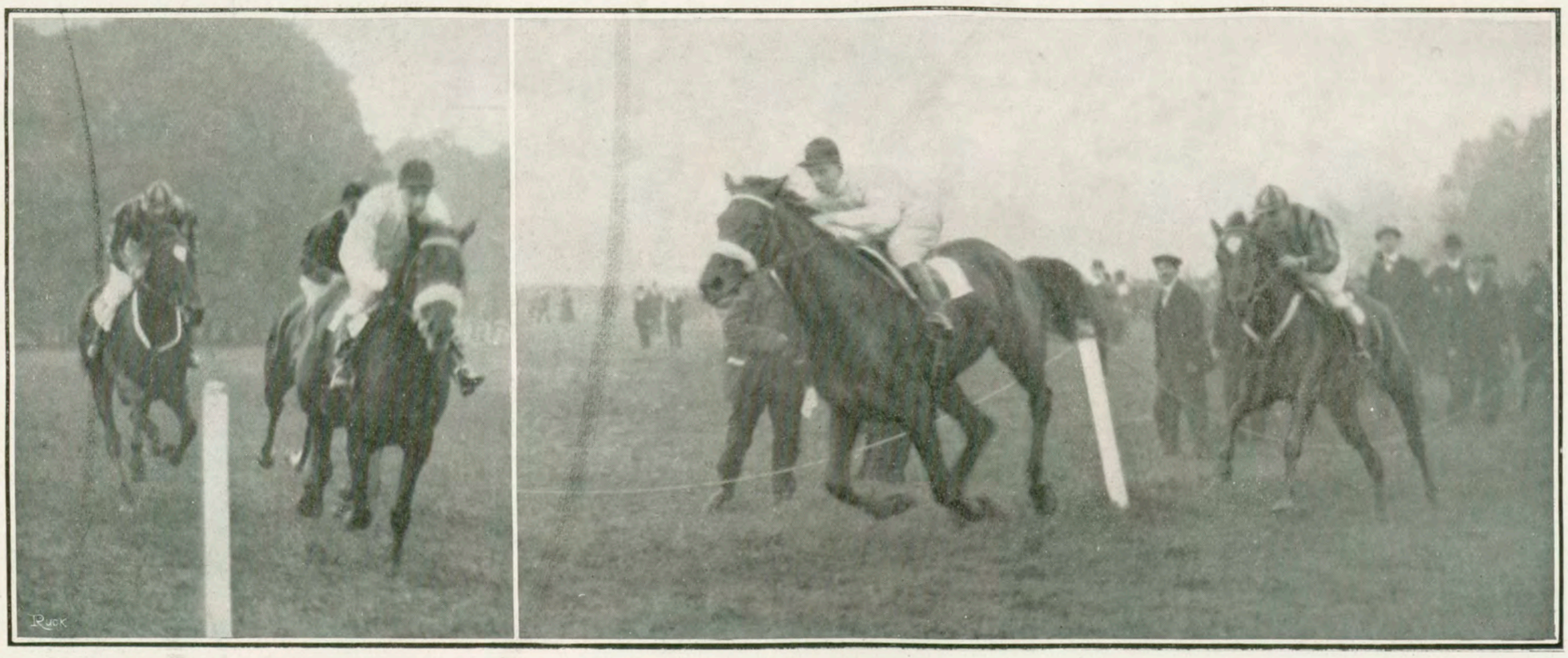
Le clou d'Auteuil était le Prix Congress. La plupart des concurrents inscrits s'étaient déjà essayés sur les gros obstacles d'Enghien. Toutefois le classement du premier choc ne s'est pas confirmé. Lucullus III qui avait fini derrière Petit Duc dans le Steeple-Chase de Trois ans a pris une revanche éclatante. Durant le parcours, les deux rivaux ne se quittèrent guère. Troisième au début, en tête de l'allée des Chênes jusqu'au talus, Lucullus III fut toujours suivi par Petit Duc. Monseigneur passait en tête, et gardait le commandement jusqu'à la haie finale. Lucullus III revenait alors sur lui, toujours avec Petit Duc dans sa foulée. Sur le plat il prenait l'avantage et le conservait jusqu'à l'arrivée où, malgré ses efforts, Petit Duc succombait d'une demi-longueur.

Le Grand Critérium gagné par Montrose II, le Prix Gladiateur par Basse Pointe, tels sont les résultats de la journée de dimanche. Dans le Grand Critérium tous les deux ans les mieux qualifiés pour affronter la lutte contre Montrose II étaient réunis. Le cheval de M. Vanderbilt a remporté la victoire, mais il faut avouer que ce ne fut pas d'une façon très plaisante, surtout au milieu du parcours, où, très sévèrement monté, il donna l'impression qu'il allait être battu. A la fin, sa supériorité s'est affirmée de la manière la plus indiscutable, la plus significative et c'est avec deux longueurs d'avance qu'il passa le poteau devant Romagny.

On attendait avec impatience le match des deux pouliches Basse Pointe et La Française sur les 6.200 mètres du Prix Gladiateur. On savait que Basse Pointe était une meilleure bête, mais on ignorait si elle pourrait battre une spécialiste telle que La Française.

Le fond allait-il triompher de la classe? Telles étaient les questions que se posaient les sportsmen. La réponse fut nette et catégorique: La Française mena, Basse Pointe la passa quand elle voulut et triompha de cinq longueurs. Quant à Laghet, il ne fut jamais dans la course.

S.

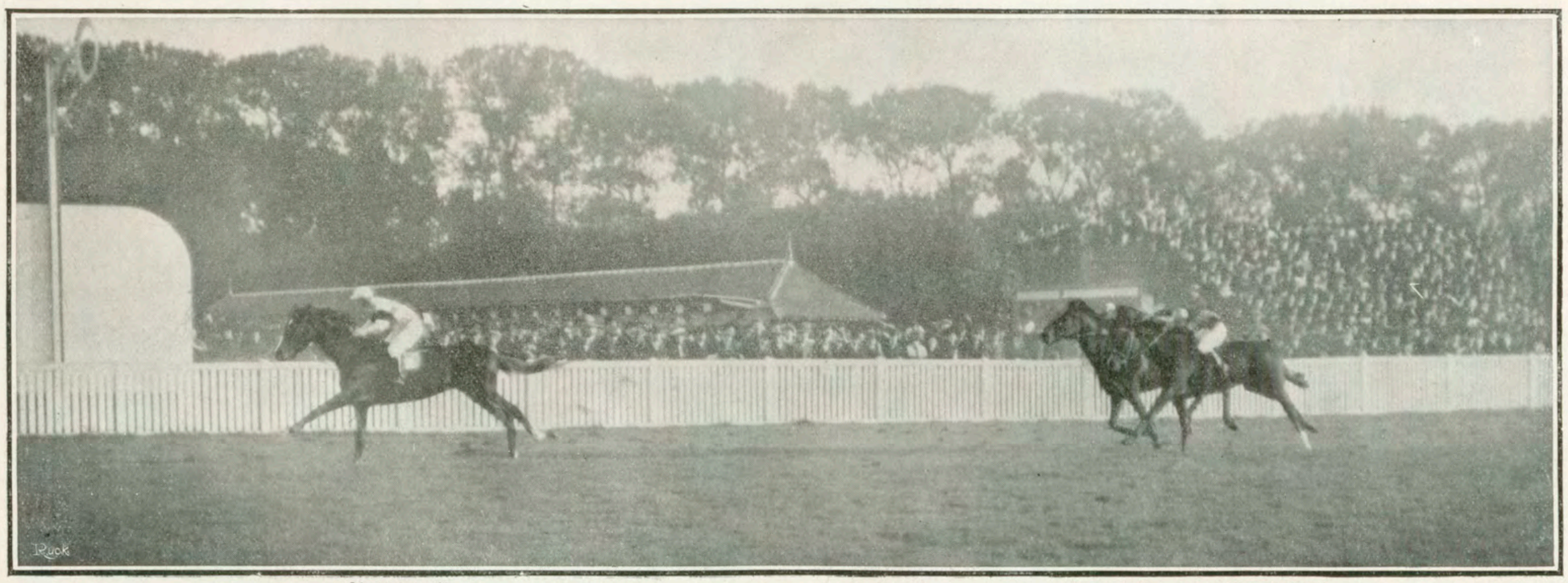


Basse Pointe Laghet La Française La Française Basse Pointe

Le Prix Gladiateur (6.200 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 15 octobre.

A mi-parcours Laghet était déjà battu. La Française continuait devant Basse Pointe qui la suivait à trois ou quatre longueurs. En entrant dans la ligne droite, Basse Pointe faisait son effort, passait La Française et gagnait de cinq longueurs.

LA SEMAINE HIPPIQUE



Montrose II Jarretière Porte Maillot

L'arrivée du Prix de Seine-et-Oise (1.400 mètres, 20.000 francs). — Maisons-Laffitte, 10 octobre.

Montrose II, Porte Maillot et Jarretière se sont détachés. Montrose II l'emportait de trois longueurs sur Jarretière qui battait Porte Maillot d'une tête. Templier III était quatrième à quatre longueurs.

Imperator III Le Sopha et Rethondes

Le Prix de l'Oise (2.400 mètres. 5.000 francs). — Compiègne, 12 octobre.

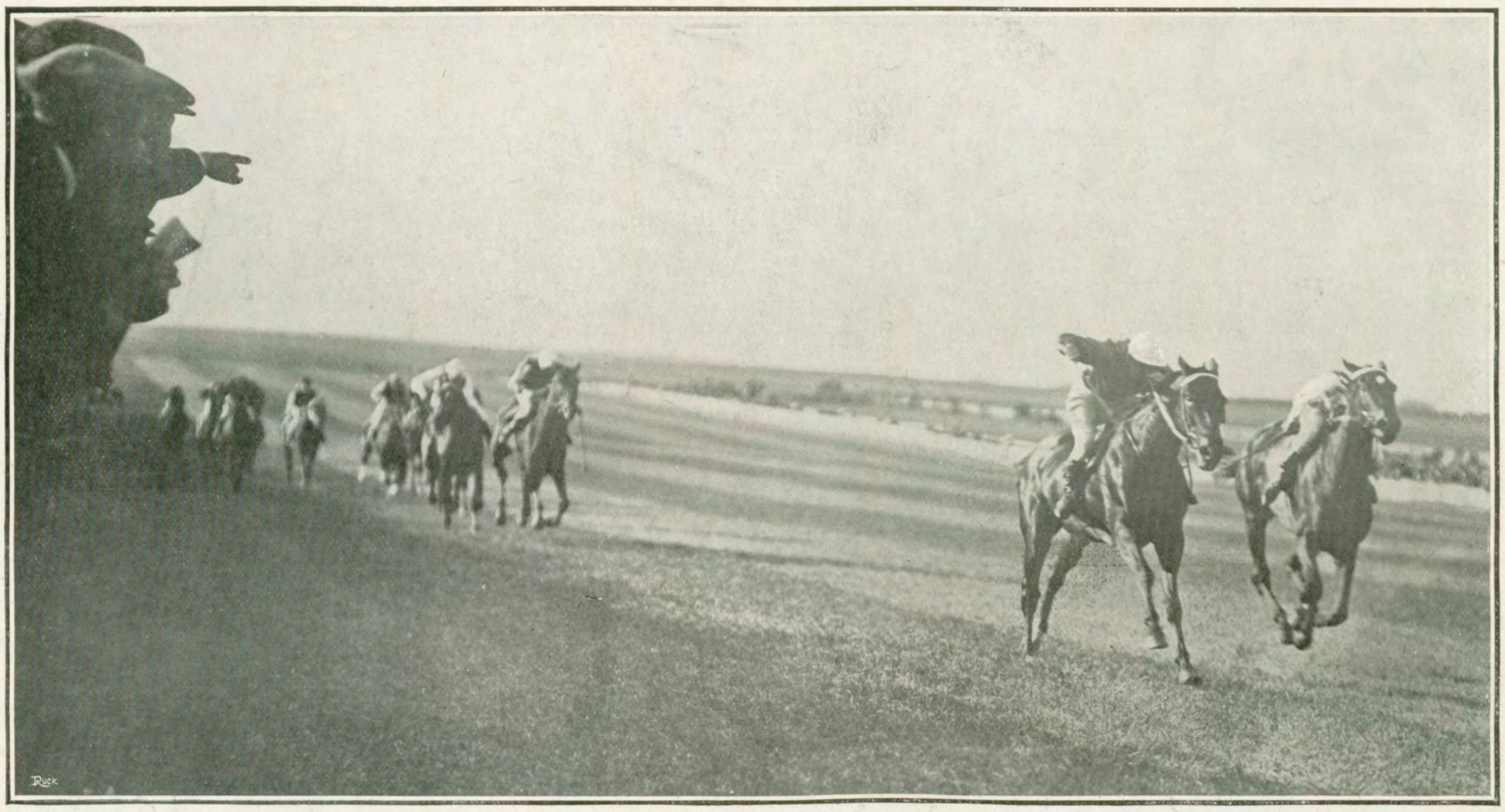
Pervenche III menait avec Rethondes, mais devait résister aux assauts successifs de ses adversaires. Le Sopha même, à un moment, prenait un léger avantage; mais énergiquement poussée, Pervenche III revenait pour gagner d'une courte tête.

Lucullus I I Petit Duc

La rivière du huit, dans le Prix Congress (steeple, 3.100 mètres, 35.000 francs). — Auteuil, 14 octobre.

Mon Coq a d'abord mené. En face, Lucullus III prenait la tête. Entre les tournants, Monseigneur lui succédait. Dans la ligne droite, Lucullus III revenait prendre l'avantage et gagnait d'une demi-longueur sur Petit Duc.

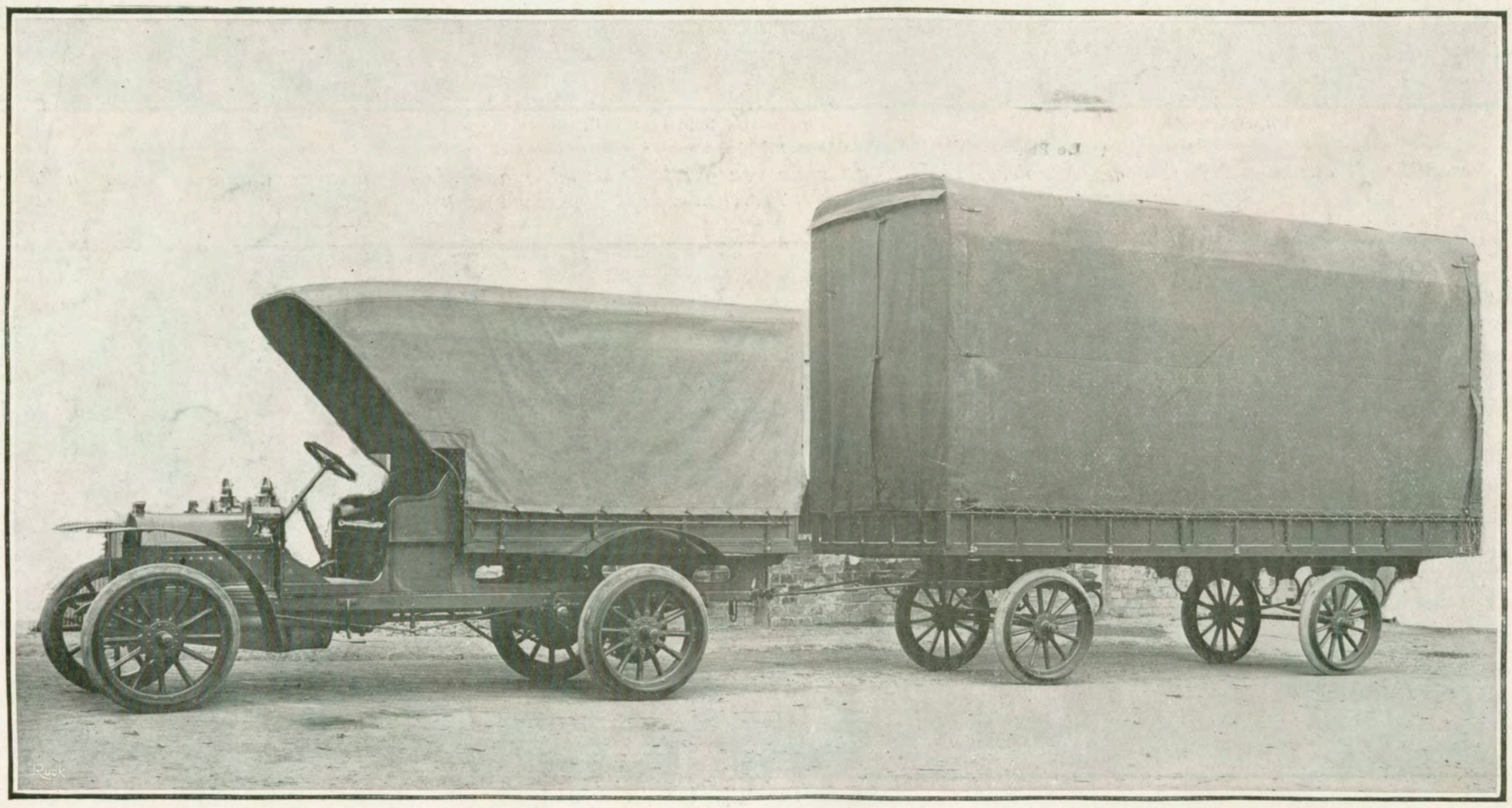
LE CESAREWITCH STAKES HANDICAP



L'ARRIVÉE DU CESAREWITCH HANDICAP (3.600 mètres). — NEWMARKET, 11 OCTOBRE

Cette grande épreuve a été remportée par Willonyx, à M. C.-E. Howardt (Higgs). Willonyx, âgé de 4 ans, a établi une performance remarquable. Depuis la création de ce handicap, en 1839, un seul cheval, Gheen, en 1890, avait porté victorieusement plus de 9 stones, soit 57 kil. 150. Or, Willonyx partait avec 59 kil. 500. Il battait de trois quarts de longueur Martingale II, à 46 kilos. Il rendait jusqu'à 43 livres à certains de ses concurrents.

LE TRANSPORT DES AÉROPLANES



CAMION AUTOMOBILE PERMETTANT LE TRANSPORT DES AÉROPLANES

Ce camion emmène une remorque contenant un aéroplane démonté et toutes les pièces de rechange. Cet attelage a été établi spécialement, pour l'aviation, par la maison Peugeot, dont, on le sait, les camions bénéficient de la prime du Ministère de la Guerre.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. — *Le Gérant :* Charles Guyot.